

1927

Magnat-Debon

— SIÈGE SOCIAL : —
69, cours Jean-Jaurès, 69
G R E N O B L E
— R. C. GRENOBLE 13.188 —



retirage 30F



Bicyclettes et Motocyclettes

Magnat-Debon

*Concours
de Bicyclettes de Tourisme
du T. C. F.*

*Grande
Médaille d'Or
la plus Haute Récompense*

La Première Marque du Touriste

SIÈGE SOCIAL :

69, Cours Jean-Jaurès, 69

GRENOBLE

Téléphone : 28-27

Télégraphe : Magnatdebon

R. C. Grenoble 17188.

Ce Catalogue annule les précédents.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

PRIX DE VENTE. — Nos prix peuvent être modifiés sans avis préalable, les machines étant toujours facturées aux prix en vigueur à la date de leur expédition.

Ces prix sont strictement nets et s'entendent pour marchandise prise à Grenoble, port et emballage à la charge du destinataire. — Les commandes non réglées d'avance sont expédiées contre remboursement, sauf entente différente.

Nous nous réservons le droit d'apporter à nos modèles en cours de fabrication toutes les modifications que nous jugerons utiles, sans être tenus d'en faire bénéficier les machines antérieurement livrées.

EXPÉDITIONS. — Toutes nos expéditions sont faites aux risques et périls du destinataire. Les envois par poste sont toujours recommandés aux frais du destinataire, pour réserver à ce dernier un recours en cas de perte. — Les expéditions dont le poids dépasse celui d'un postal sont faites par grande vitesse, sauf avis contraire du client.

Les postaux sont envoyés en gare; ceux dont le montant dépasse l'allocation des Compagnies en cas de perte ou d'avarie sont emballés sous caisse et assurés d'office à la charge du destinataire.

A moins d'avis contraire, les bicyclettes réparées dans nos Usines sont toujours retournées en grande vitesse et les motocyclettes en petite vitesse. Les pièces remises en état dans nos ateliers sont expédiées en grande vitesse lorsque leur poids dépasse celui d'un postal.

Nos envois sont soigneusement contrôlés au départ de l'Usine et les Compagnies vérifiant, d'autre part, les feuilles d'expédition portant le détail des marchandises, nous déclinons toute responsabilité en cas d'avarie ou de manquant. Les Compagnies de chemin de fer sont responsables des marchandises qu'elles transportent; aussi, prions-nous nos clients de bien vérifier leurs colis avant d'en prendre livraison et de ne signer le récépissé qu'après vérification, cette signature donnant décharge au chemin de fer sans recours possible.

Toute réclamation doit être faite au chef de gare par lettre recommandée, dans les trois jours qui suivent la réception — Les réclamations nous concernant doivent nous être adressées dans les trois jours suivant la réception des marchandises.

GARANTIES. — Nos vélos sont garantis un an et nos motos six mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication.

Cette garantie est expressément limitée à la réparation dans nos ateliers ou au remplacement de la pièce reconnue défectueuse — qui doit nous être adressée franco.

— La gratuité doit être revendiquée au moment de la demande d'échange ou de réparation. Le retour est à la charge de l'expéditeur.

La garantie des pneumatiques et spécialités est limitée à celle des fabricants au cas où nous nous faisons toujours les défenseurs de nos clients.

Les articles en bois ne sont pas garantis.

Toutes les réclamations sont examinées dans l'esprit le plus large; néanmoins, nous déclinons toute responsabilité au cas où des modifications auraient été apportées à nos machines. Les machines dont le numéro matricule aurait été effacé ou martelé ne peuvent bénéficier de la garantie, cette suppression ne pouvant que dissimuler une fraude.

RÉPARATIONS. — Les machines ou pièces détachées qui nous sont envoyées pour réparation doivent nous être adressées franco à nos Usines de Grenoble, avec la mention lisible sur le colis des nom et adresse de l'expéditeur, et doivent être accompagnées d'une lettre explicative.

Nous ne réparons que les machines de notre fabrication. — Les réparations importantes se font suivant devis estimatif soumis à l'acceptation de nos clients.

Les frais de démontage et de remontage sont toujours à la charge de nos clients, même en cas de non-acceptation du devis. — Sauf entente préalable, les machines réparées sont retournées en port dû et contre remboursement du montant de la réparation.

PIÈCES DÉTACHÉES. — Nous ne fournissons des pièces détachées que pour les machines de notre fabrication. Toute commande doit indiquer le numéro matricule de la machine, porté sur le raccord de selle et le numéro du moteur si la pièce est destinée à une motocyclette.

Les pièces de nos machines, usinées suivant les procédés les plus modernes de la fabrication sont interchangeable; toutefois, pour éviter les confusions et pertes de temps, nous prions nos clients de nous adresser les anciennes pièces comme échantillon, surtout s'il s'agit de très anciennes machines.

Nous ne livrons pas de pièces (raccord, patte, etc...) pour la réparation par travail au feu des cadres, fourches, guidons, ceci pour nous permettre de maintenir notre garantie.

Les pièces usagées ou celles faites spécialement ne sont reprises en aucun cas.

NOTRE FABRICATION

Si vous êtes indécis dans le choix de différentes marques, nous espérons vous être utiles en vous initiant au genre spécial de notre fabrication, qui sert de base à l'établissement de tous nos modèles de bicyclettes et motocyclettes: Dès nos débuts, qui datent de 1893, nous nous sommes efforcés de présenter sur le marché des machines de construction pour ainsi dire personnelle, sortant de l'ordinaire comme conception pratique et simple, et comme perfection et cachet.

Toujours fidèles à ce principe, nous avons su satisfaire les goûts d'une Clientèle d'élite de Touristes et d'Amateurs parmi lesquels se trouvent nombre de connaisseurs émérites, sachant apprécier la valeur d'une bonne machine.

Des lettres très élogieuses, émanant de cette Clientèle choisie, attestent que les nombreux Touristes qui montent la "MAGNAT-DEBON", en ont toujours eu entière satisfaction, et nous sommes particulièrement flattés qu'ils la considèrent comme

La Première Marque du Touriste

Aussi, nous ne nous sommes pas laissés entraîner par la tendance commune d'une production à outrance qui, trop basée sur la lutte des prix, oblige à faire prévaloir le bon marché sur la qualité: le montage soigné et la perfection en souffrent forcément: nous avons préféré

Fabriquer moins pour fabriquer mieux

D'autre part, comme une certaine production est nécessaire aujourd'hui pour pouvoir tirer la quintessence de l'outillage mécanique moderne, l'accroissement progressif de notre Clientèle nous a conduit à employer les procédés de fabrication les plus perfectionnés et recourir à des dispositions particulières qui nous permettent de lui donner satisfaction.

Cette progression du nombre de nos Clients, que nous avons le plaisir d'enregistrer au cours de chaque saison, est d'ailleurs une preuve évidente qu'en fin de compte nos Bicyclettes et Motocyclettes expriment

La meilleure qualité au meilleur prix

PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION

NOS FREINS. L'emploi de la roue libre a imposé aux freins un rôle capital dans l'usage de la bicyclette; la sécurité du cycliste en dépend entièrement; aussi, conscients de leur importance, nous nous sommes efforcés de doter nos Cycles et Motos de freins d'un fonctionnement et d'une sécurité à toute épreuve, sous des formes très élégantes, comme le démontrent nos gravures ci-après.

Nos freins sont à comparer à des tenailles à grande force de leviers; un léger serrage sur la commande suffit pour produire un freinage très énergique, à la fois *doux* et *progressif*. Cela tient à leur construction et montage soignés; la plupart des freins sont composés de pièces en tôle découpée et simplement posées; s'ils fonctionnent à peu près au commencement, ils prennent vite du jeu et broutent; les freins M.D., par contre, sont en *acier forgé ouvré, et soigneusement ajustés*. De longs patins en toile caoutchoutée, presque inusables, agissent sur les bords de la jante de la façon la plus efficace.

— 22 — 33 —

FREIN AVANT à commander rigide

Ce frein est celui de nos bicyclettes type B. C. et de tous nos modèles à changement de vitesse, équipés en machines de Tourisme pour lesquelles cette commande est particulièrement appréciée en raison de la sécurité absolue de son fonctionnement.

(Il ne peut s'ajuster sur nos modèles AV et AC en raison de l'étroitesse de la fourche.)

FREIN ARRIÈRE.

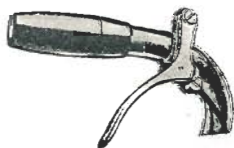
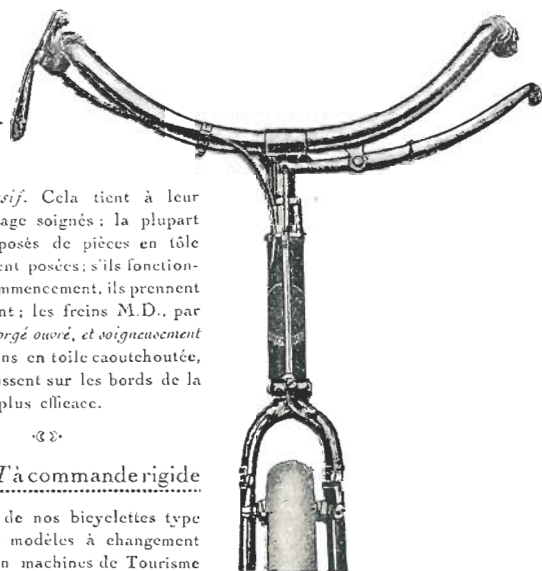
Les deux longues branches en acier forgé, faisant ressort, donnent à ce frein une *élasticité sans pareille*. Couramment la commande est par poignée M. D. sur guidon et transmission par câbles.

C'est, de tous les freins existants,

*le plus puissant. Le plus doux. Le plus sûr.
Le plus élégant.*

COMMANDE A SERRAGE CONTINU.

Nous livrons toujours, sur demande, notre dispositif de commande à serrage continu du frein arrière supprimant la fatigue des mains dans les longues descentes.



Nos Machines à Changement de Vitesse

Beaucoup de nos lecteurs, partisans convaincus depuis de longues années du changement de vitesse, s'étonneront peut-être que nous insistions encore sur cette question, qui à leur avis, ne saurait plus faire de doute pour personne. C'est là une grave erreur, car nombreux sont toujours les *cyclistes* qui, par simple préjugé — ou même après un essai du changement de vitesse sur route — restent adversaires de la bicyclette à plusieurs développements.

Les premiers envisagent la question sous un faux point de vue: les uns prétendent, par exemple, qu'ils vont assez vite avec un seul développement. A ceux-ci nous dirons qu'ils ont une conception tout à fait erronée sur le but du changement de vitesse, qu'il n'a pas été inventé pour augmenter la vitesse, mais pour égaliser l'effort du cycliste, en diminuant le développement lorsque la résistance augmente. D'autres trouvent inutile d'alourdir et de compliquer leur machine, et préfèrent la pousser dans les montées. A ceux-là nous répondrons qu'il y a changements de vitesse et changements de vitesse. Il existe, en effet, à côté des systèmes compliqués, d'autres systèmes très simples, comme les nôtres, n'offrant pas plus de risques de dérangements qu'une bicyclette à une vitesse. La légère différence de poids disparaît vis-à-vis de l'énorme avantage d'avoir toujours à sa disposition une multiplication appropriée aux circonstances.

Les débuts de ceux qu'un essai sur route n'a pas suffi à convaincre n'ont sans doute pas été guidés par les conseils d'un amateur ou constructeur avisé, sur le choix des développements et la manière de se servir des petites multiplications.

La simplicité, la solidité à toute épreuve, le rendement parfait, le rapport des multiplications bien échelonnées, la durée illimitée de nos changements de vitesse par pédalier, expliquent aisément pourquoi ils sont de plus en plus préférés à tout autre système.

Le dispositif est composé d'un mouvement de pédalier qui ne diffère d'un ordinaire que par l'axe qui est cannelé et sur lequel coulisse un train baladeur; celui-ci peut être accouplé directement avec le pignon de chaîne, ce qui donne la *grande vitesse en prise directe*, ou être mis en prise avec l'intermédiaire qui transmet le mouvement en le démultipliant.

La démultiplication est de 35 % de la grande à la moyenne vitesse et de 29 % de la moyenne à la petite vitesse.

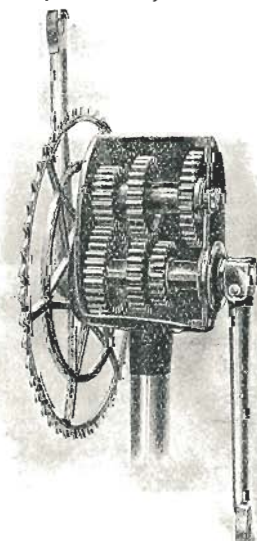
Le tout est monté dans une légère boîte en aluminium étanche qui se loge dans la cage même du cadre.

La commande est assurée par une tringle rigide assurant une *indérégabilité absolue*.

Dans le but de répondre aux desiderata de certains touristes affrontant la haute montagne, nous avons complété ce modèle en y ajoutant une seconde gamme de trois vitesses obtenues par la juxtaposition sur le moyeu arrière d'un second pignon solidaire de la roue libre et d'un nombre de dents plus élevé, afin d'obtenir des développements moindres.

Une heureuse disposition des pattes arrière du cadre permet de déplacer très rapidement la chaîne d'un pignon à l'autre et de fonctionner ainsi sur la gamme des vitesses appropriées aux difficultés du terrain.

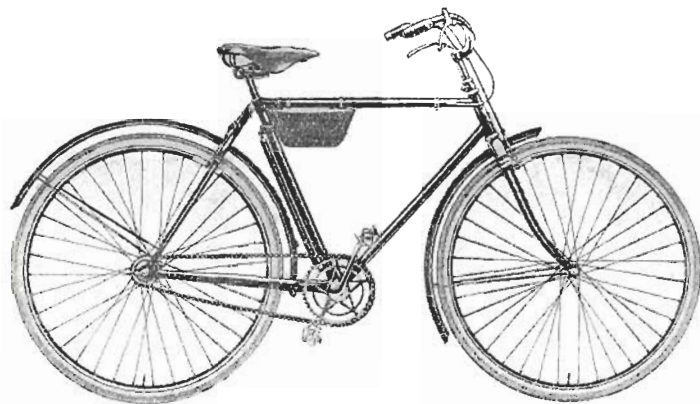
La tension initiale de la chaîne est obtenue par la rotation de la boîte du pédalier dans sa cage, au moyen d'une clef spéciale.



Bicyclette Modèle B. C.

Cette excellente machine de route est le type classique de notre fabrication. Ses qualités de robustesse la recommandent pour l'emploi pratique journalier le plus intense.

Elle n'est livrée que complète, conforme aux spécifications ci-dessous :



Cadre	55 ou 60 centimètres.
Pneus	Standard, à tringles de 700 x 55.
Jantes	Acier, émail noir.
Roue	Libre.
Guidon	Relevé ou genre anglais.
Frein avant	A commande extérieure rigide.
— arrière	A commande flexible.
Pédales	A scies.
Garde-boue	Acier, émail noir, dépassant.
Selle	"Inextensible", n° 160.

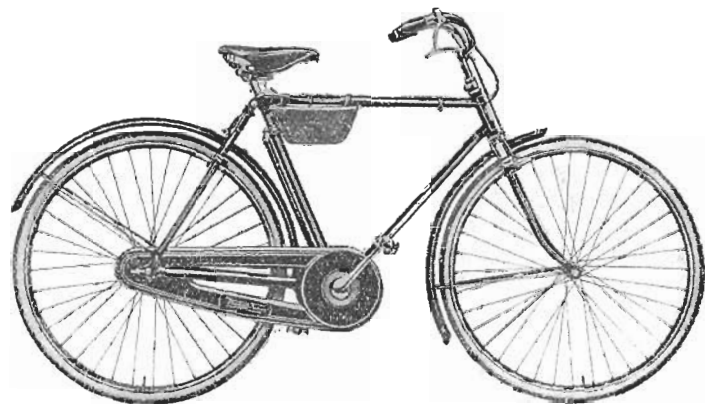
Supplément pour jantes 1/2 nickel.

Multiplications...	46 x 18 = 5 m. 62	46 x 20 = 5 m. 06
	46 x 19 = 5 m. 52	46 x 22 = 4 m. 60

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle "Touriste Grand Luxe"

Des soins particuliers sont apportés à l'exécution et la présentation de cet élégant modèle qui possède les mêmes qualités de résistance que le modèle B. C. duquel il dérive.



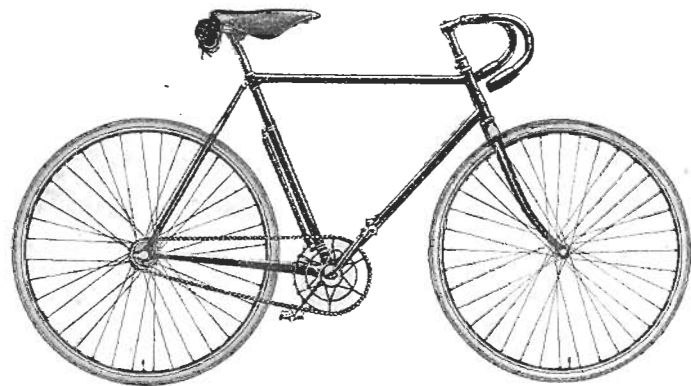
Cadre	55 ou 60 centimètres.
Pneus	Standard, à tringles de 700 x 55.
Jantes	Acier, demi-nickelées.
Roue	Libre.
Guidon	Relevé ou genre anglais.
Frein avant	A commande extérieure rigide.
— arrière	A commande flexible.
Pédales	A scies.
Garde-boue	Acier dépassant, émail noir, filets or.
Cadre	Émail noir, rehaussé de filets or.
Selle	Confortable.
Carter de chaîne	En tôle, hermétique.

Multiplications..	46 x 18 = 5 m. 62	46 x 20 = 5 m. 06
	46 x 19 = 5 m. 52	46 x 22 = 4 m. 60

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle A. C.

La beauté des lignes de cette fine bicyclette et sa rigidité à toute épreuve retiendront l'attention des jeunes gens avides de vitesse et amateurs de fini pour lesquels ce modèle a été conçu.



Cadre.	57 centimètres.
Pneus.	Standard, course, à tringles de 700x50.
Jantes.	Acier, émail grenat.
Roue.	Serve.
Guidon.	Course, large, poignées caoutchouc.
Pédales.	De course, à scies.
Selle.	Etroite et longue.
Email.	Grenat, 1 filet or.

Supplément pour jantes 1/2 nickel.

Multiplications...	46 × 18 = 5 m. 62	50 × 18 = 6 m. 13
	46 × 19 = 5 m. 32	50 × 19 = 5 m. 79
	46 × 20 = 5 m. 06	50 × 20 = 5 m. 50

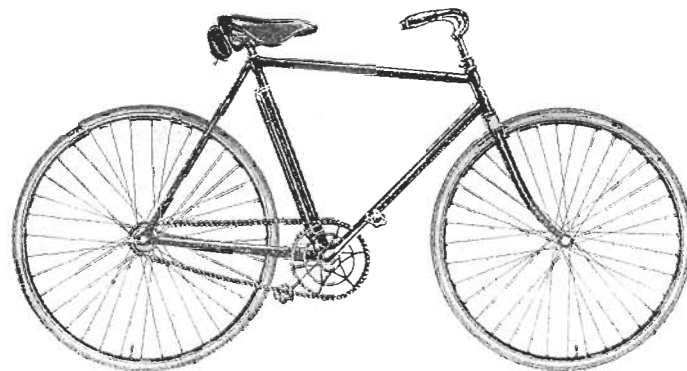
Modèle A. C. 2

Même description que ci-dessus, mais avec moyeu deux pignons, dont un à roue libre, pattes à réglage de chaîne instantané et écrous rapides, frein arrière.

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle A. V.

L'amateur d'une bicyclette légère, de ville ou de promenade, qui cherche une machine réunissant au plus haut degré, élégance de ligne et fini des détails, trouvera dans ce modèle l'objet de ses désirs.



Cadre.	57 centimètres.
Pneus.	Standard, à tringles de 700x50.
Jantes.	Acier, émail noir.
Roue.	Serve.
Guidon.	Relevé ou genre anglais.
Pédales.	A scies.
Selle.	"Inextensible" n° 160.

Supplément pour jantes 1/2 nickel.

Multiplications...	46 × 18 = 5 m. 62	50 × 18 = 6 m. 13
	46 × 19 = 5 m. 32	50 × 19 = 5 m. 79
	46 × 20 = 5 m. 06	50 × 20 = 5 m. 50

Cette machine peut recevoir des garde-boue, un frein arrière et une roue libre.

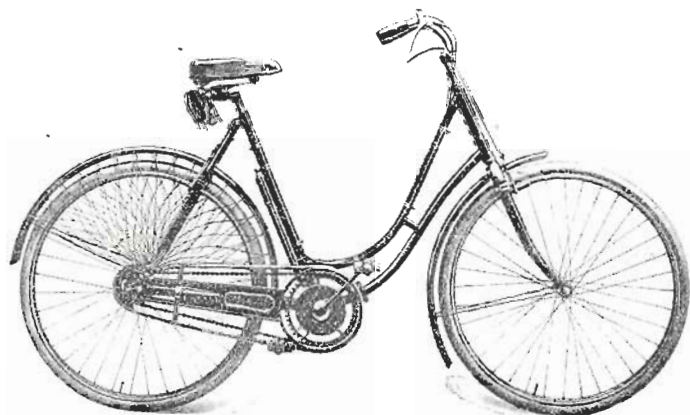
La forme de la tête de fourche ne permet pas l'adaptation du frein "Magnat-Debon" sur nos modèles A.V., A.C. et A.C. 2.

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle D. B. C.

Cette bicyclette à cadre ouvert réunit toutes les hautes qualités de construction et de fini de notre bicyclette de route B. C.

La puissance souple des freins Magnat-Debon ressort ici comme qualité particulièrement à considérer, la légère pression d'une fine main de dame suffit amplement et en toutes circonstances à provoquer le freinage nécessaire et éviter tout danger.



- Cadre 50 ou 55 centimètres.
- Pneus Standard, à tringles de 650x55.
- Jantes Acier, émail noir.
- Roue Libre.
- Selle A coussins.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales Caoutchouc.
- Garde-boue Acier, émail noir, dépassant.
- chaîne Tôle rigide, très résistante.
- jupes Filet soie anglais.

Supplément pour jantes 1/2 nickel.

Multiplications...	46 x 18 = 5 m. 22	46 x 20 = 4 m. 70
	46 x 19 = 4 m. 94	46 x 22 = 4 m. 27

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle Dame "Touriste Grand Luxe"

Par son extérieur séduisant, sa construction impeccable et son luxe discret, cette bicyclette est la plus parfaite et la plus sûre qu'une dame de bon goût puisse souhaiter.



- Cadre 50 ou 55 centimètres.
- Pneus Standard, à tringles de 650x55.
- Jantes Acier, demi-nickelées.
- Roue Libre.
- Selle De luxe.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales Caoutchouc.
- Carter de chaîne Hermétique, en tôle.
- Cadre Email noir rehaussé de filets or.
- Garde-jupe Filet en soie anglais.
- boue Acier, dépassant, émail noir, filets or.

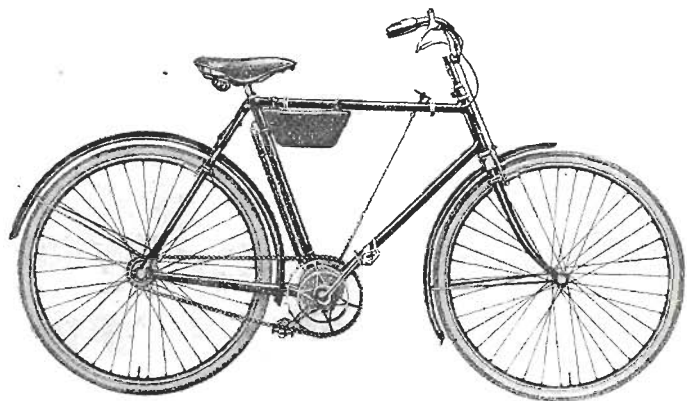
Multiplications...	46 x 18 = 5 m. 22	46 x 20 = 4 m. 70
	46 x 19 = 4 m. 94	46 x 22 = 4 m. 27

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle G. 20, à 3/6 vitesses

PAR PÉDALIER MAGNAT-DEBON (Breveté S. G. D. G.)
Médaille au concours du T. C. F. 1922

L'entière satisfaction donnée par ce modèle depuis sa création, et la fidélité que lui témoignent nos clients qui habitent des régions accidentées, prouvent amplement qu'il réalise le type idéal de la bicyclette de montagne et de grand tourisme.



- Cadre 55 ou 60 centimètres.
- Pneus A triangles de 650x55.
- Jantes Acier, demi-nickelées.
- Roue Libre à toutes les vitesses.
- Selle De luxe.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales A scies.
- Garde-boue Acier, émail noir, dépassant.

	Pignon AV	Pignon AR	5 ^e Vitesse	2 ^e Vitesse	1 ^{re} Vitesse
Multiplications	46	18	5 m. 21	5 m. 40	2 m. 40
		20	4 m. 70	5 m. 05	2 m. 16
	50	18	5 m. 67	5 m. 69	2 m. 61
		20	5 m. 10	5 m. 52	2 m. 55

Modèle G. 20 "Grand Luxe"

Carter bain d'huile, double filet or sur toute la machine.

Ce modèle ne peut recevoir le dispositif de double pignon donnant 2 gammes de vitesses, le carter empêchant tout déplacement de chaîne.

Port et emballage en sus.

Bicyclette Modèle D. G. 20, à 3 vitesses

PAR PÉDALIER MAGNAT-DEBON (Breveté S. G. D. G.)

Cette bicyclette dérive de nos modèles D.B.C. et G. 20 ; la forme particulière de son cadre permet de conserver la commande rigide du changement de vitesse dont la qualité caractéristique est son indéréglibilité absolue.



- Cadre 50 ou 55 cm.
- Pneus A triangles de 650x55.
- Jantes Acier, demi-nickelées.
- Roue Libre à toutes les vitesses.
- Selle De luxe.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales Caoutchouc.
- Garde-boue Acier, émail noir, dépassant.
- chaîne Tôle rigide, très résistante.
- jupe Filet soie noire et or.

	Pignon AV	Pignon AR	5 ^e Vitesse	2 ^e Vitesse	1 ^{re} Vitesse
Multiplications	46	18	5 m. 22	5 m. 40	2 m. 40
		20	4 m. 70	5 m. 05	2 m. 16

Modèle D. G. 20 "Grand Luxe"

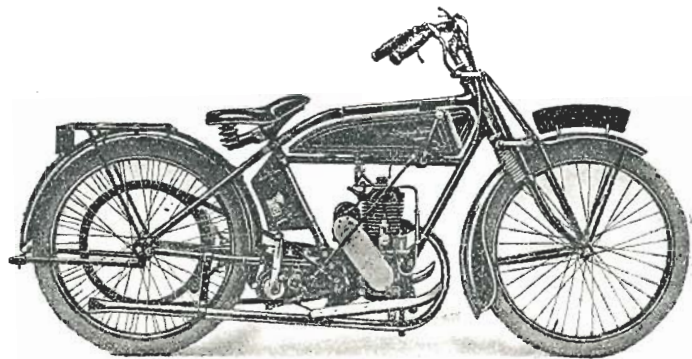
Carter bain d'huile, double filet or sur toute la machine.

Ces 2 modèles ne sont livrés qu'avec une seule gamme 5 vitesses.

Port et emballage en sus.

Motocyclette légère "Magnat-Debon"

TYPE L. M. 2.



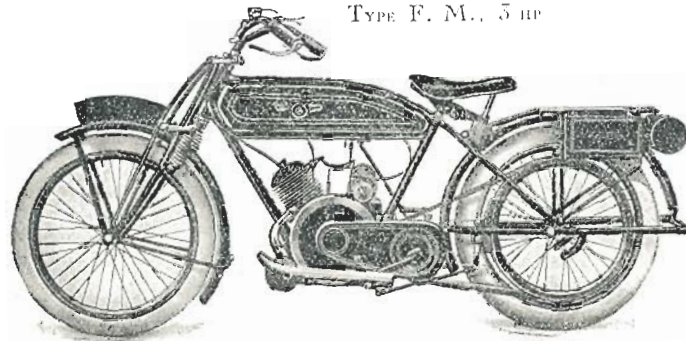
Moteur	A deux temps, à distribution automatique : alésage 59 m/m ; course : 64 m/m ; cylindrée : 174 cc. ; vitesse de régime : 2.400 tours ; puissance : 2 HP.
Décompresseur	Par clapet, commande par poignée au guidon.
Allumage	Par magnéto à haute tension à avance fixe.
Carburateur	Semi-automatique, à deux manettes.
Graissage	Automatique, par incorporation d'huile dans l'essence.
Transmission	Mixte, par chaîne et courroie.
Boîte de vitesses	A deux combinaisons toujours en prise.
Débrayage	A plateaux garnis de lièges.
Mise en marche	Par kick-starter.
Freins	Un frein à main droite et un frein au pied gauche agissant sur la gorge de la poulie-jante.
Suspension	Fourche élastique à parallélogramme.
Roues	Pneumatiques de 600×55.
Repose-pieds	Marchepieds wagon en aluminium.
Selle	Rembourrée, de luxe.
Porte-bagages	En tubes soudés à l'autogène.
Sacoche	Fixée entre le tube de selle et le garde-boue.
Réservoir	Contenant 6 litres de mélange d'huile et d'essence.
Poids de la machine	60 kilos.
Vitesse en palier	55 kilomètres à l'heure.

Type L. M. 2, "Sport" Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais guidon sport et bords repose-pieds.

Port et emballage en sus.

Motocyclette "Tourisme"

TYPE F. M., 5 HP



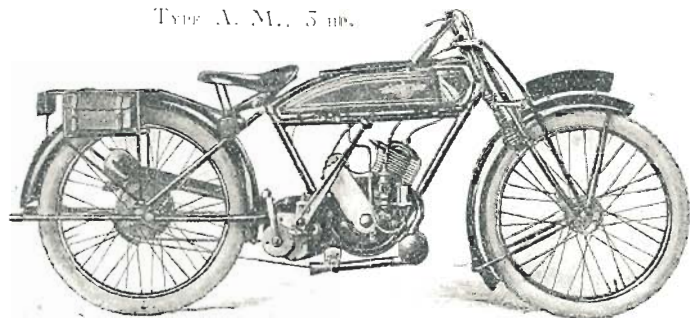
Moteur	M. D., à deux temps, double échappement et distribution automatique par lumières ; aspiration et pré-compression dans le carter ; alésage : 67 m/m ; course : 70 m/m ; cylindrée : 247 cc.
Décompresseur	Par clapet, commandé par levier au guidon et transmission flexible.
Allumage	Par magnéto à haute tension, avec avance réglable par manette.
Carburateur	Semi-automatique, à deux manettes.
Graissage	Automatique, par incorporation d'huile dans l'essence.
Pot d'échappement	En tôle, sans cloisons intérieures.
Transmission	Mixte, par chaîne et courroie trapézoïdale.
Boîte de vitesses	M. D., à deux combinaisons. Démultiplications : 5,4 à 1 et 0,4 à 1.
Débrayage	Du type à disques multiples garnis de lièges.
Mise en marche	Par kick-starter.
Freins	Un frein à main droite et un frein au talon gauche agissant sur la poulie arrière.
Suspension	Fourche élastique avant à parallélogramme.
Roues	Avec pneumatiques à talons de 600×65.
Repose-pieds	Marchepieds wagon en aluminium.
Guidon	Relevé.
Selle	De luxe, rembourrée, à ressorts amortisseurs et compensateurs.
Porte-bagages	Tout en tube, avec réservoir amovible de 1 lit. 500 et boîte à chambre à air.
Réservoir	D'une contenance de 8 litres. Sous le bouchon est fixée une mesure pour le dosage de l'huile dans l'essence.
Poids de la machine	80 kilos environ.
Vitesse en palier	60 kilomètres à l'heure et iron.

Type F. S. M. "Sport" Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais moteur spécial et équipement sport : vitesse : 80 kilomètres à l'heure.

Port et emballage en sus.

Motocyclette "Tourisme-Luxe"

TYPE A. M., 5 HP.



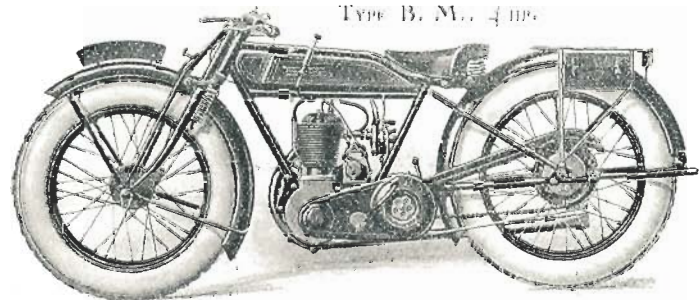
- Moteur M. D., à deux temps et double échappement : distribution automatique par lumières ; aspiration et pré-compression dans le carter ; alésage : 67 m/m ; course : 70 m/m ; cylindrée : 247 cc.
- Décompresseur . . . Par clapet commandé par levier au guidon et transmission flexible.
- Allumage P^e magnéto h^{te} tension, avec avance réglable p^r manette.
- Carburateur Semi-automatique, à deux manettes.
- Graissage Automatique, par incorporation d'huile dans l'essence.
- Pot d'échappement . . . Avec dispositif d'échappement libre à volonté commandé par pédale *sur modèle sport*.
- Transmission Par chaînes.
- Boîte de vitesses . . . M. D. à 5 combin. Démultiplicat. : 5,26-8,56-13,27 à 1.
- Embrayage A disques multiples.
- Mise en marche . . . Par kick-starter.
- Freins A segments extensibles dans les moyeux avant et arrière.
- Suspension Fourche élastique articulée à parallélogramme.
- Roues Avec pneumatiques à talons 650 X 65, jantes renforcées.
- Garde-boue Enveloppants, nouveau modèle.
- Marchepieds Wagon, en aluminium.
- Guidon Relevé.
- Selle De luxe, à ressorts compensateurs.
- Sacoche Sur le porte-bagages.
- Porte-bagages Avec réservoir auxiliaire amovible de 1.500 et boîte à chambre à air.
- Réservoir Contenance : 8 litres.
- Poids de la machine . . . 80 kilos.
- Vitesse en palier . . . 60 kilomètres à l'heure environ.

Motocyclette A. S. M., type "Sport-Luxe" Mêmes caractéristiques que ci-dessus, sauf le moteur qui est surcomprimé et l'équipement Tourisme qui est remplacé par l'équipement Sport (guidon sport, repose-pieds caoutchouc) ; vitesse : 80 kilomètres à l'heure.

Suppléments { Pour pneus Confort, 715 X 115, selle Terry et fourche avec amortisseurs (sur modèle A. M. ou A. S. M).
 { P^r pneus Ballon, 700 X 100, selle Terry, fourche avec amortisseurs.
 Port et emballage en sus.

Motocyclette "Tourisme"

TYPE B. M., 4 HP.



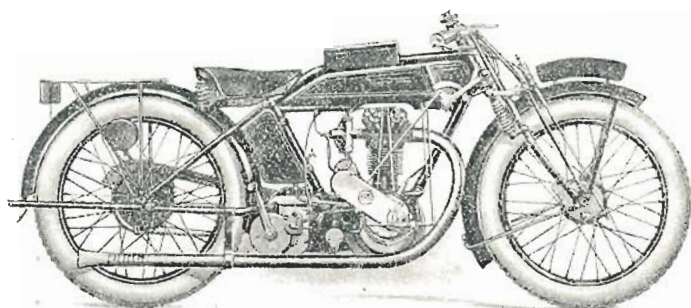
- Moteur Monocylindrique M. D., 4 temps, à soupapes latérales ; alésage : 70 m/m ; course : 60 m/m ; cylindrée : 346 cc.
- Lève-soupape Commandé par câble et levier renversé.
- Allumage Par magnéto haute tension avec avance réglable par manettes.
- Carburateur Semi-automatique, à deux manettes.
- Graissage Par pompe à main et débit réglable par pointeau.
- Echappement Par long tuyau nickelé et silencieux, aluminium.
- Transmission Par chaînes.
- Boîte de vitesses . . . M. D., à trois combinaisons. Démultiplications : 5,30-8,82-14,00 à 1.
- Débrayage A disques multiples.
- Mise en marche . . . Par kick-starter.
- Freins A segments extensibles dans les moyeux avant et arrière.
- Suspension Par fourche élastique à parallélogramme.
- Roues Avec pneumatiques à talons de 650 X 65 et jantes renforcées.
- Garde-boue Très enveloppants.
- Repose-pieds Marchepieds wagon.
- Guidon Relevé.
- Selle De luxe, à ressorts compensateurs.
- Sacoche Sur le porte-bagages.
- Porte-Bagages En tubes soudés. Une boîte en tôle pour chambre à air de recharge est fixée sur le côté.
- Réservoir Essence : 8 litres, huile : 1.500.
- Poids de la machine . . . 60 kilos.
- Vitesse 80 kilomètres à l'heure environ.

Motocyclette 4 HP., "Sport" type B. M. S. Mêmes caractéristiques générales que ci-dessus, sauf en ce qui concerne le moteur qui comporte un réglage spécial, un piston aluminium, et l'équipement (guidon sport, repose-pieds caoutchouc).

Suppléments { Pour pneus Confort 715 X 115, selle Terry et fourche avec amortisseurs.
 { Pour pneus Ballon 700 X 100, selle Terry, fourche avec amortisseurs.
 Port et emballage en sus.

Motocyclette "Supersport"

TYPE B. M. S. S., 4 HP.



- Moteur Mono cylindrique BLACKBURNE, 4 temps, à soupapes en dessus commandées par culbuteurs; piston aluminium; alésage : 71 m/m; course : 88 m/m; cylindrée 348 cc.
- Lève-soupape Commandé par câble et levier renversé.
- Allumage Par magnéto haute tension, avec avance réglable par manette.
- Carburateur Semi-automatique, à deux manettes.
- Graissage Par pompe mécanique.
- Echappement Par long tuyau nickelé formant silencieux.
- Transmission Par chaînes.
- Boîte de vitesses A 5 combinaisons. Démultiplications : 5,26-7,18-9,78.
- Débrayage A disques multiples.
- Mise en marche Par kick-starter.
- Freins A segments extensibles dans les moyeux avant et arrière.
- Suspension Par fourche élastique articulée à parallélogramme avec amortisseurs et frein de direction.
- Roues Avec pneumatiques à talons de 650 x 65 et bandes renforcées.
- Garde-boue Très enveloppants.
- Repose-pieds Caoutchouc.
- Guidon T.T. réglable.
- Selle De luxe TERRY.
- Sacoches Sur porte-bagages.
- Porte-bagages En tubes soudés. Une boîte en tôle pour chambre à air de rechange est fixée sur le côté.
- Réservoir d'essence Contenance : 9 litres.
- Réservoir d'huile Séparé, 1 l. 500.
- Poids de la machine 145 kilos.
- Vitesse 110 kilomètres à l'heure environ.

Suppléments } Pour pneus Confort 715 x 115.
 } Pour pneus Ballons 700 x 100.
 Port et emballage en sus.

NOS MOTOCYCLETTES



Le transport rapide et à volonté exigé par la nécessité de la vie moderne explique la diffusion, sans cesse croissante, de la Motocyclette qui est devenue l'engin de locomotion économique par excellence...

Il faut reconnaître cependant que la Motocyclette n'a pas toujours rencontré le succès qu'on était en droit d'espérer pour elle. Ses multiples inconvénients, qui ont pu décourager quelques adeptes de la première heure, ont été heureusement surmontés, et il est bon de rappeler que nous avons été les tout premiers à appliquer, sur nos machines, les perfectionnements indispensables dont la valeur se révélait d'année en année par l'étude et l'expérience...

Ce sont ces perfectionnements incessants, ce souci du détail, qui ont été les facteurs les plus évidents du succès de nos Motocyclettes...

La gamme de machines que nous présentons permet de satisfaire tous les goûts. A la solidité et à l'excellence de rendement que possédaient déjà leurs devancières, elles joignent une élégance de lignes encore plus parfaite, un confort qui sera apprécié par ceux qui cheminent sur nos mauvaises routes actuelles, et elles ont bénéficié de nombreuses améliorations dictées par l'expérience et les progrès de la technique actuelle...

